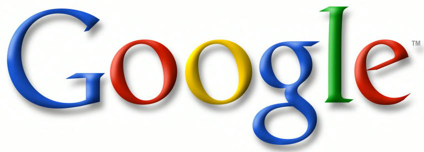




LE TONKIN

ET

L'INDE ANGLAISE

PAR

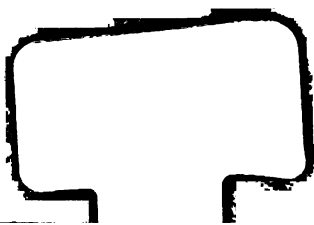
Paul DEJOUX

Ingénieur en Chef des Travaux publics au Tonkin



PARIS
Augustin CHALLAMEL, Éditeur
17, RUE JACOB
LIBRAIRIE MARITIME ET COLONIALE

1896



LE TONKIN

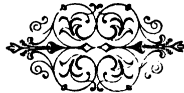
ET

L'INDE ANGLAISE

PAR

Paul DEJOUX

Ingénieur en Chef des Travaux publics au Tonkin



PARIS

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR

17, RUE JACOB

LIBRAIRIE MARITIME ET COLONIALE

—

1896

LE TONKIN

ET

L'INDE ANGLAISE

I

Comparaison entre le Bengale (Indes anglaises) et le Tonkin

Ces deux pays représentent la plus grande analogie.

Comme climat, celui du Tonkin est un peu plus froid en hiver et un peu moins chaud en été que celui du Bengale.

La quantité d'eau pluviale qui tombe annuellement dans les deux colonies est presque la même :

1m660 en moyenne au Tonkin
et 1m780 — au Bengale.

Les fleuves et cours d'eau s'y comportent de la même façon en ce qui concerne les crues, apports, etc.

Le Tonkinois est beaucoup plus travailleur et plus robuste que le Bengali.

Il vit mieux au point de vue matériel que son collègue le Ryot Bengali (cultivateur); il dépense plus pour son confort, ce qui prouve qu'il gagne davantage.

Le Tonkin peut donc être considéré comme plus riche que le Bengale, quoiqu'il soit encore à l'état embryonnaire en ce qui concerne les chemins de fer, routes, travaux d'irrigation et de navigation, qui représentent au Bengale un capital de plus de deux milliards de francs.

La population, dans le delta proprement dit du Tonkin, est plus dense que dans celui du Bengale et la propriété foncière y est encore plus divisée, ce qui n'est pas peu dire.

L'administration locale indigène est de beaucoup supérieure à celle du Bengale ; le code annamite est très remarquable mais le devoir des fonctionnaires européens est de veiller à ce qu'il soit appliqué justement par les autorités indigènes, surtout en ce qui concerne l'entretien des digues, routes et canaux d'irrigation.

Comme troupes indigènes, les Tonkinois égalent au moins les bonnes troupes de l'Inde et ils peuvent rendre de très grands services avec de bons officiers et sous-officiers européens.

La milice tonkinoise peut se comparer très avantageusement avec les troupes de *police armée* du Bengale et au moyen desquelles les Anglais font presque toutes leurs colonnes contre les peuplades indépendantes ou tributaires de la partie montagneuse des frontières.

Le Haut-Tonkin ressemble beaucoup à ces régions montagneuses. (Ces montagnes sont, du reste, de même qu'au Bengale, des successions de collines plus ou moins élevées et de vallées).

Les mêmes produits des forêts qui trouvent un débouché important à Calcutta existent dans le Haut-Tonkin, mais y sont peu ou pas du tout exploités par les indigènes, faute d'un débouché qui commence pourtant à se faire connaître grâce aux tentatives de quelques colons entreprenants.

Les produits du sol, dont le détail est donné plus loin et qui font la richesse de la province du Bengale, la plus belle de l'Inde anglaise, proprement dite, comme exportation et consommation dans le pays lui-même, existent *pour ainsi dire tous* au Tonkin où ils y sont cultivés et exploités dans les mêmes conditions qu'au Bengale.

C'est au moyen du commerce et des industries créés par ces produits que le Bengale a pu se faire un revenu de 326 millions de francs pour une population qui, en 1844,

était évaluée à trente et un millions d'habitants; à quarante-deux millions en 1860; et enfin à soixante-cinq millions en 1872, où un recensement à peu près régulier a pu être fait. (Ces chiffres comprennent le delta et les parties montagneuses et je les cite pour prouver que nous ne pouvons encore qu'être *très imparfaitement* fixés sur le chiffre *réel* de la population du Tonkin et de l'Annam, qui doit dépasser vingt-cinq millions).

Le commerce du Bengale représente un chiffre d'exportations et d'importations de un milliard deux cent millions de francs, sur lesquels 325 millions sont exportés d'Angleterre (1).

Les sources de revenu du Bengale sont les suivantes :

1° Opium	120.000.000 fr.
2° Impôt foncier	80.000.000 —
3° Sel	53.000.000 —
4° Douanes	22.000.000 —
5° Timbres	18.000.000 —
6° Droits sur l'alcool et spiritueux	16.000.000 —
7° Divers	11.000.000 —
TOTAL	320.000.000 fr.

Ses dépenses locales ne dépassant pas un chiffre moyen de 32 millions, le Bengale verse donc au Trésor impérial de l'Inde le reliquat de son revenu propre, soit : 294 millions de francs, et c'est le plus bel apport fait par les budgets provinciaux au revenu de l'Empire Indien (2).

Le montant total des recettes de l'Inde est de *un milliard 800 millions de francs.*

(1) Le commerce de la Birmanie, avec une faible population de six millions cinq cent mille habitants, est beaucoup plus considérable encore que celui du Bengale, puisqu'il atteint le chiffre de 600 millions de francs.

(2) *Aux Indes néerlandaises*, pour trente millions d'habitants, le revenu est en moyenne de 260 millions de francs, plus élevé de 60 0/0 que celui du Bengale, proportionnellement aux chiffres de la population des deux pays.

REVENU DU TONKIN

Les recettes de 1890 pour les impôts annamites et les contributions indirectes donnent 3.120.000 piastres (9.360.000 francs, la piastre calculée à 3 francs).

Celles de 1895 s'élèvent à 6 millions 672.000 piastres (20.016.000 francs). La plus-value totale, en cinq ans, est de 10.656.000 francs et la plus-value moyenne annuelle de 2.130.000 francs (1).

COMMERCE DU TONKIN

Les importations totales au Tonkin étaient :

En 1875	865.000 fr.
En 1884	9.225.000 —
En 1894	31.000.000 —

Les exportations totales au Tonkin étaient :

En 1875	685.000 fr.
En 1884	722.000 —
En 1894	15.000.000 —

Le chiffre des importations et exportations était donc, en 1894, de 46 millions de francs, dépassant en dix ans de 36 millions celui de 1884.

II

Mode d'Administration

ADMINISTRATION CIVILE

L'administration civile qui fonctionne actuellement au Tonkin donne des résultats satisfaisants, mais il faut qu'elle

(1) *En Cochinchine,* les recettes, pour une population inférieure à deux millions d'habitants, étaient :

En 1865	4.489.000 fr.
En 1875	14.000.000 —
En 1885	22.000.000 —
En 1895	30.000.000 —

Les revenus de la *Cochinchine* excèdent donc de 42 0/0 ceux des *Indes néerlandaises*, en tenant compte de la différence des populations respectives des deux colonies.

s'appuie sur les autorités indigènes, tout en les tenant d'une main ferme, sans abaisser outre mesure leur prestige.

CHEFS INDIGÈNES

En ce qui regarde les chefs indigènes des régions montagneuses qui ne pourront commencer à être productives que dans un laps de temps plus ou moins long, il est sage, je crois, d'imiter l'exemple des Anglais dans la péninsule Malaise et dans plusieurs provinces de l'Inde, c'est-à-dire de traiter avec ces chefs, de leur payer au besoin des subsides modestes, d'essayer de se les attacher à nous et d'attendre patiemment, même au risque d'avoir quelques accrocs de temps en temps, accrocs qui seront toujours moins coûteux en argent et en hommes, que des colonnes militaires souvent infructueuses dans des régions inaccessibles.

ARMÉE

Le soldat français doit être remplacé autant que possible par l'indigène bien encadré; la vie de nos troupiers ne doit être exposée que quand c'est *absolument* nécessaire.

Il faut néanmoins pour conserver notre prestige vis-à-vis des Annamites et des Chinois, nos voisins, garder une armée européenne d'occupation d'un chiffre respectable.

DOUANES

D'importantes modifications dans le régime douanier de la colonie devraient être introduites tendant au libre échange, du moins pour une certaine période et pour certains produits; car il ne faut pas oublier que le commerce du Tonkin trouverait actuellement de nombreux débouchés à l'étranger, même à ses portes (Chine, Japon, Manille, Java, Singapore) et qu'il faudra encore des années avant que les progrès de l'exploitation de la colonie ne lui permettent de s'en créer en France.

III

Travaux publics

UTILITÉ DES TRAVAUX

Les travaux publics sont appelés à donner au Tonkin le même élan que les travaux gigantesques faits par les Anglais ont donné à l'Inde.

Ils faciliteront et créeront le commerce et l'industrie.

Ils donneront du travail aux coolies dans les temps de famine et de disette (1) et aideront, comme conséquence, à la rentrée des impôts ; ils mettront en outre en valeur des terrains non cultivés, augmentant ainsi le bien-être de la population indigène et le revenu foncier.

Ils feront disparaître la piraterie, de même qu'ils ont annihilé les *Dacoïts* et les *Thugs* de l'Inde.

Ils offriront enfin un débouché certain aux producteurs pour tout ce qui concerne les matériaux de construction et le matériel importés de la métropole.

MAIN-D'ŒUVRE

La main-d'œuvre annamite guidée par de bons surveillants européens est très bonne et économique, quoique beaucoup de gens du métier soutiennent à tort le contraire ; il faut seulement savoir s'en servir.

L'ouvrier tonkinois apprend très vite toutes les branches du métier de constructeur et d'ici à quelques années, si l'on veut s'en donner la peine, on pourra former des surveillants indigènes intelligents, pouvant se servir de n'importe quel instrument et bons dessinateurs ; il faudrait seulement créer *de suite* une école professionnelle pour indigènes (2).

(1) C'est le cas qui se présente actuellement au Bengale où cent soixante-dix mille coolies affamés sont employés à des travaux que les Anglais désignent sous le nom de *relief works* (travaux de secours).

(2) La même remarque peut s'appliquer à toutes les branches de l'administration où presque tous les emplois subalternes pourront être, dans peu de temps, remplis par des indigènes ayant reçu l'éducation nécessaire.

MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Tous les matériaux de construction existent au Tonkin, à l'exception de *deux* mentionnés plus bas.

On y trouve : Chaux grasse, chaux magnésienne, sable, briques de bonne qualité, tuiles, pierre de taille, marbres, poteries excellentes, kaolin, argiles, bois de construction, gypsum, bambous et rotins.

Ce que l'on n'a pu encore réellement découvrir, c'est un calcaire pour chaux hydraulique ou un ciment naturel; mais on peut fabriquer sur place, avec d'excellentes matières premières, des chaux hydrauliques artificielles et du ciment Portland de bonne qualité, ainsi qu'on le fait du reste à Hongkong.

PERSONNEL DES TRAVAUX PUBLICS

Ce personnel faute de ressources budgétaires a toujours été insuffisant.

En 1896, il consiste en :

1 Ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du service ; 3 Ingénieurs chefs de service ; 1 Ingénieur en chef ; 2 Sous-ingénieurs ; 36 Conducteurs ; 1 Architecte chef de service des bâtiments civils ; 2 Inspecteurs des bâtiments civils et un certain nombre d'agents, commis ou surveillants.

Si on compare ce personnel à celui des *Indes néerlandaises*, dont la liste suit, on s'apercevra encore plus de sa faiblesse.

PERSONNEL DES TRAVAUX PUBLICS AUX INDES NÉERLANDAISES 1894 (1). — (SOLDE COLONIALE).

Direction

1 Directeur des Travaux Publics	....	48.000 fr.
1 Secrétaire	—	24.000

(1) Le budget moyen des travaux publics aux Indes Néerlandaises est de 57 millions de francs.

En ce qui concerne le service administratif à Java, le nombre de

1	Sous-Secrétaire des travaux publics......	14.400 fr.
2	Chefs de bureaux —	10.800
4	Sous-chefs —	7.200
7	Commis 1re classe —	5.280
11	Commis 2e classe —	3.600

Ponts et Chaussées et Bâtiments civils

2	Ingénieurs en chef de 1re classe.........	36.000 fr.
4	— — 2e classe..........	28.000
14	Ingénieurs de 1re classe..........	18.000
21	— 2e classe.................	12.000
11	— 3e classe.................	8.400
10	Sous-ingénieurs......................	7.000
10	Architectes de 1re classe................	18.000
13	— 2e classe................	12.000

Chemins de Fer

1	Ingénieur en chef de 1re classe..........	36.000
1	— 2e classe...........	24.000
1	Ingénieur ordinaire....................	12.000

Mines

3	Ingénieurs en chef.......	21.600 fr.
4	Ingénieurs de 1re classe.................	14.600
4	— 2e classe.................	10.800
4	— 3e classe.................	7.200
3	Topographes........................	6.000

IV

Travaux exécutés à la fin de 1895

1° Chemin de fer de Phulang-thuong à Langson (105 kilomètres) ;

résidents et vice-résidents hollandais est beaucoup plus élevé qu'au Tonkin, proportionnellement à la population des deux pays, et leurs soldes sont juste le double de celles des fonctionnaires français du même grade en Indo-Chine.

2° Nombreuses routes (300 kilomètres de 11 mètres de largeur, non empierrées, il est vrai, mais qui sont aussi bonnes *si on les entretient*, que celles que font généralement les Anglais aux Indes et qu'ils désignent sous le nom de *Cutcha-pucka Roads ;* en Birmanie ils en ont 2.133 kilomètres et 200 kilomètres seulement sont empierrés !) ;

3° Amélioration du fleuve Rouge (en voie d'exécution) ;

4° Quais du fleuve Rouge à Hanoï (en voie d'exécution);

5° Eclairage électrique d'Hanoï et Haïphong ;

6° Eaux d'Hanoï (travail presque terminé) ;

7° Phare des Nordways (travail presque terminé) ;

8° Docks d'Haïphong, bouillerie d'opium, etc. ;

9° Ponts tournants, appontements et quais d'Haïphong ;

10° Hôpital de Lanessan à Hanoï ;

11° Nombreuses résidences, bureaux de poste, trésor, etc., écoles, casernements de milice, magasins ;

12° Casernes et blockauss ;

13° Balisage des rivières ;

14° Entrepôts à Laokai (en cours d'exécution) ;

15° Constructions particulières très nombreuses dans tout le Tonkin et commençant à représenter un capital considérable ;

16° Voierie d'Hanoï et autres villes provinciales ;

17° Construction totale de la ville d'Haïphong (port du Tonkin) en dix ans ;

18° Réseau télégraphique très étendu.

V

Travaux urgents à faire

1° Chemins de fer. Hanoï-Phulang-thuong ;
— Langson-Nacham ;
— Hanoï-Vinh (via Namdinh) ;
— Hanoï-Haïphong (via Haïduong) ;
— Hanoï-Laokai ;

2° Tramways. — Haïphong à Doson ;
— Tramway d'Hanoï ;

3° Routes. — Continuer le réseau en cours d'exécution et empierrer certains tronçons ;

4° Travaux d'irrigation au Tonkin et en Annam ;

5° Bureaux et logements sains pour tous les services dans le Haut-Tonkin ;

6° Entrepôts sur la frontière de Chine ;

7° Quelques casernes et blockauss ;

8° Amélioration de la navigation dans certains fleuves et canaux ;

9° Amélioration du port d'Haïphong ;

10° Phares sur les côtes de l'Annam.

VI

Mines du Tonkin

MINES DE CHARBON

Les gisements houillers tonkinois sont, selon l'opinion généralement répandue au Tonkin, à Hong-Kong, Sanghaï, Singapore, etc., appelés à un très grand avenir.

Il faut seulement arriver à faire adopter par les grandes lignes de navigation à vapeur l'*anthracite maigre* du Tonkin qui a une grande puissance calorique, ne donne pas de fumée, fait peu de cendres, mais nécessite certaines modifications au mode usuel de chauffage des charbons gras ; changement de grilles dans les chaudières, extra-ventilation, etc., etc.

On y arrive peu à peu, et l'on ne doit pas se décourager, quand on réfléchit qu'au Bengale des années se sont écoulées avant que l'on ait voulu faire des essais sérieux avec les charbons du bassin de Raneegunge, et que maintenant les nombreuses mines du Bengale extraient annuellement près de deux millions de tonnes de charbon qui se vendent à la mine au prix moyen de : 1 piastre 60 cents la tonne, soit : 4 fr. 80 (la piastre étant calculée à 3 francs) laissant un bénéfice variant entre 10 et 15 0/0 sur le capital dépensé.

A ma dernière visite à Hongay, en février 1895, au moment où la Compagnie des charbonnages du Tonkin se trouvait dans une période financière très critique, elle occupait néanmoins dix-huit cent trente ouvriers.

L'extraction moyenne du découvert d'Haton était de 500 tonnes par jour.

Un steamer, au moyen de grues hydrauliques, a pu en ma présence charger en 16 heures, 1.700 tonnes de menu pour Canton, à un prix de vente, rendu à Canton, de 3 piastres 75 la tonne, soit : 11 fr. 25.

Tous les charbons des régions de Quang-Yen, Hongay, Kébao, sont de la même qualité, plus ou moins friables et plus ou moins faciles à exploiter, mais l'étendue des gisements et l'épaisseur des couches sont considérables.

Le charbon découvert dans le Haut-Tonkin à Yen-Bay est un charbon demi-gras se rapprochant sensiblement de celui du Bengale ; des recherches sérieuses ont prouvé l'existence d'un gisement important, mais elles ne sont pas encore assez avancées pour que l'on soit entièrement fixé sur la valeur commerciale de ces mines.

MINES DIVERSES

Tous les minerais, pour ainsi dire, ont été trouvés en Annam et au Tonkin ; de nombreux permis de recherches ont été délivrés par l'administration, mais à part le charbon, on ne peut encore rien préciser de positif au sujet de la valeur industrielle des nombreux gisements d'or, argent, plomb, antimoine, fer.

L'Inde est du reste dans la même situation, car à l'exception de quelques mines d'or et de fer, le charbon seul est exploité en grand et donne de bons résultats financiers.

Le mines de l'Annam seront probablement les plus riches, mais le pays n'a été encore que très imparfaitement exploré.

VII

Prospérité future du Tonkin

La prospérité future du Tonkin dépend presque entièrement de la construction des *voies de communication rapide* permettant aux commerçants sérieux, ayant des capitaux ou du crédit, d'acheter facilement les *produits bruts* du pays, de les exporter avec profit et d'installer diverses industries dans certains centres de l'intérieur, reliés au port d'embarquement par des voies leur garantissant un transport économique pour leurs produits fabriqués.

Chemins de fer. — Les chemins de fer ont fait leurs preuves dans l'Extrême-Orient et ont démontré surabondamment qu'ils pouvaient toujours lutter, avec avantage, contre la navigation fluviale, pourvu qu'ils soient construits de façon à laisser à la même navigation fluviale le rôle de *pourvoyeur (Feeder*, comme disent les Anglais).

L'expérience a prouvé aux Indes que la construction d'une ligne ayant plusieurs points de contact avec un régime de cours d'eau et de canaux de navigation, aboutissant au même terminus, assurait très vite à la voie ferrée un trafic rémunérateur et augmentait, en même temps celui des canaux, ce qui était facile à contrôler en constatant l'augmentation du revenu perçu par l'Etat par tonne de marchandises transportée sur ces canaux.

Dans tous les pays de l'Asie où l'on a voulu installer des voies ferrées on ne s'est bien rendu compte du trafic réel qu'après avoir construit une ou deux lignes dans la partie la plus peuplée.

L'Indien, le Birman, le Tonkinois et l'Annamite n'ont pas l'air, de prime abord, de vouloir se déplacer fréquemment et surtout d'en avoir les moyens ; l'expérience a démontré que l'indigène, au contraire, était de sa nature très voyageur, si on lui facilitait les moyens de locomotion.

Aux Indes anglaises, les 18.000 kilomètres de chemins

de fer transportent annuellement soixante millions de passagers indigènes et quatre millions de tonnes kilométriques.

Tout fait supposer, pour quiconque ayant séjourné longtemps aux Indes, que les futurs chemins de fer du Tonkin paieront aussi bien que ceux du Bengale, de la Birmanie et de la péninsule Malaise où la moyenne de rendement donne 6.60 pour 100 aux actionnaires ou à l'Etat.

Le plus ancien chemin de fer de l'Inde anglaise à voie de 1m 67 qui a coûté 278.000 francs le kilomètre, rapportait à la *Compagnie du East India Railway* de 9 à 10 pour 100 sur le capital dépensé et le gouvernement de l'Inde s'est empressé de le racheter, aussitôt que les termes de la convention l'ont permis, c'est-à-dire au bout de vingt ans.

Le *Singalore Railway* (péninsule Malaise) à voie de 1 mètre d'une longueur de 100 kilomètres a coûté 100.000 fr. le kilomètre, mais dans les mêmes conditions il aurait coûté *au Tonkin* 150.000 francs, à cause du prix plus élevé des rails, fer, matériel roulant et fret.

Cette ligne commencée en 1888, donnait en 1894 un dividende de 11.69 pour 100 sur le capital dépensé.

Le coût des chemins de fer de l'Inde pouvant le mieux se comparer à ceux du Haut-Tonkin, sont :

Le Radjpootanah Railway...........	93.000 fr. le kil.
Le Tangoo Mandalay (Haute-Birmanie)	116.000
Moyenne	104.500 fr. le kil.

Le coût estimatif au Tonkin, vu les raisons énoncées plus haut, devrait être pour des lignes similaires majoré de 50 pour 100, ce qui mettrait le prix kilométrique moyen à 156.750 francs ou, en chiffres ronds 160.000 francs.

Les Hollandais, aux Indes néerlandaises ont construit 486 kilomètres de voies ferrées en pays plat au prix moyen de 138.000 francs le kilomètre et 242 kilomètres en pays montagneux au prix de 164.000 francs.

PREMIÈRES LIGNES A CONSTRUIRE AU TONKIN

Les lignes qui seraient les plus productives et qui développeront le plus le commerce immédiat du Tonkin sont les suivantes :

Hanoï à Phulang-thuong (via Bac-Ninh);

Langson à Nacham ou Dong-Dan (avec prolongement en Chine) ;

Hanoï à Haïphong (via Haiduong) ;

Hanoï à Vinh (via Nam-Dinh, avec prolongement à Hué ou Tourane) ;

Hanoï à Laokai.

MODE DE CONSTRUCTION DE CES LIGNES

Le système le plus pratique et le plus économique serait, je crois, de commencer par concéder à des Compagnies, présentant toutes les garanties nécessaires les lignes (1) que les statistiques établies par les soins de l'administration permettent de classer comme *productives ;* en admettant toutefois que l'on trouve en France des capitalistes acceptant les conditions générales qui suivent :

1° Les Compagnies s'engageraient à faire dans un délai déterminé la construction de ces lignes; elles se chargeraient ensuite de l'exploitation à leurs risques et périls, en se conformant au cahier des charges établi par l'administration ;

2° Le Protectorat cèderait gratuitement aux Compagnies tous les terrains nécessaires à l'établissement de la ligne et des stations, et se baserait sur le principe admis dans les colonies anglaises pour des concessions similaires, qui consiste à donner une garantie d'intérêt (ne dépassant pas x pour 100) sur le capital dépensé ; le montant total du capital portant intérêt ne devant pas excéder une

(1) Exception faite néanmoins pour celles de Hanoï à Phulang-thuong et de Langson à Nacham, qui sont en réalité deux tronçons complétant le *Chemin de fer de l'Etat* existant entre Phulang-thuong et Langson et qui sont mises en adjudication, étant comprises dans l'emprunt de 80 millions.

unité de prix forfaitaire de kilomètre de voie (prête à être exploitée) multiplié par le nombre de kilomètres livrés à l'exploitation ;

3° Cette garantie diminuerait au fur et à mesure que les recettes brutes, déduction faite des frais d'exploitation, laisseraient un bénéfice.

La totalité des sommes payées par le Protectorat pour les intérêts de cette garantie lui serait remboursable par l'abandon fait par les Compagnies concessionnaires de la moitié des profits nets à partir du moment où ces profits représenteront plus de (*y*) pour 100 de dividende sur le capital engagé.

Le Protectorat se réserverait un droit de rachat au bout de vingt ou vingt-cinq ans.

Quand ces premières lignes auraient été construites dans les conditions ci-dessus, l'administration serait à même de se rendre compte exactement du coût, des frais d'exploitation et des recettes probables des autres lignes projetées.

Elle pourrait donc alors juger si elle trouve plus avantageux de construire, par ses propres moyens, les nouvelles lignes, ou si elle doit continuer encore, pendant une certaine période, le système des concessions.

C'est ainsi du reste qu'aux Indes ont manœuvré les Anglais qui y ont trouvé indirectement un avantage réel concernant les travaux à exécuter par l'Etat pour la raison suivante :

Les diverses Compagnies concessionnaires des premiers chemins de fer de l'Inde ont amené dans la colonie de nombreux ingénieurs, chefs de chantier, chefs ouvriers et artisans de divers métiers, qui, pendant la construction des lignes concédées, se sont acclimatés au pays et ont surtout appris *la manière d'y travailler.*

Quand les travaux de la construction ont été terminés ainsi que les engagements des agents de ce personnel avec les Compagnies, l'administration a pu aisément faire son choix parmi eux, et prendre à son service pour les travaux

qu'elle comptait faire directement, un personnel européen expérimenté doublé d'un nombreux personnel indigène dressé par le premier.

Le taux de la garantie d'intérêt payé par le gouvernement de l'Inde, sans que la responsabilité de la métropole soit engagé, a varié entre 5 et 3 pour 100.

ROUTES

De nombreuses routes existaient au Tonkin mais ont été complètement négligées ou abandonnées, au point que dans certains endroits on n'en trouve que des traces, plusieurs de ces voies ont été refaites depuis l'occupation, en suivant leur ancien tracé plus ou moins modifié; des centaines de kilomètres de routes nouvelles ont été construits mais il faut, pour les besoins du commerce et de l'industrie, continuer le réseau et *surtout l'entretenir.*

Ce réseau devrait, comme au Bengale, comprendre trois catégories.

1° La route empierrée (*Pucka Road*) nécessaire pour les voies de communication ayant un trafic important de charrettes et autres véhicules;

2° La route en terre soigneusement pilonnée, peu couchée, avec talus gazonnés et ouvrages d'art en maçonnerie ou fer (*Pucka catcha Roads*);

3° La route faite simplement par le nivellement et l'alignement du sol existant avec travaux d'art en bois, bambous et rotins (*Catcha Roads. — Routes temporaires*).

La longueur totale des routes de la deuxième catégorie est aux Indes dix fois plus grande que celle des routes empierrées.

RIVIÈRES ET CANAUX

Les voies fluviales ont besoin d'être améliorées; il faudrait aussi curer d'anciens canaux existant depuis longtemps, mais qui n'ont pas été entretenus par les indigènes; la construction, en outre, d'un certain nombre de nouveaux canaux s'impose; on devrait seulement essayer

de les utiliser autant que possible pour l'irrigation en même temps que pour la navigation.

COMMERCE

Le commerce du Tonkin peut et doit devenir considérable, mais il ne faut pas se faire d'illusions en se basant sur le principe complètement erroné, quoique très en faveur en France, qui prétend qu'une colonie doit, *dès le début,* rapporter surtout à la métropole à son commerce et à son industrie.

Une colonie nouvelle doit au contraire essayer d'abord d'augmenter ses relations de commerce déjà existantes et le devoir de l'administration est de l'aider dans ce rôle, ce qui permettra aux négociants de la première heure de réaliser des bénéfices immédiats et d'asseoir pour l'avenir le crédit de la colonie.

Le Tonkin et l'Annam ont des débouchés naturels pour la plupart de leurs produits : la Chine, le Japon (1), les îles Philippines, Java, la péninsule Malaise et même l'Amérique (pour le charbon et le jute).

Il faut donc chercher à accroître l'importance des transactions commerciales avec ces différents pays en donnant à la colonie toute la liberté possible au point de vue douanier, jusqu'au moment où l'administration aura été à même de se rendre compte des produits susceptibles d'application de droits prohibitifs et devant favoriser le commerce ou l'industrie de la métropole, sans porter toutefois préjudice à la prospérité présente ou future de la colonie.

On dira peut-être : « A quoi cela nous sert-il d'avoir des colonies, si nous ne devons pas y importer *exclusivement* nos produits métropolitains ? » La réponse est facile à faire : L'argent est une marchandise comme une autre,

(1) D'après les statistiques, fournies par le Ministère des Colonies, la valeur totale des importations Indo-Chinoises au Japon s'est élevé, en 1894, à 16,875,279 francs.

or, si nos négociants, planteurs ou industriels coloniaux gagnent de l'argent au moyen de leurs transactions avec les pays étrangers, ils finiront toujours par rapporter leur gain dans la mère-patrie et augmenter ainsi le capital social de la France.

Il faut ajouter que quand bien même le commerce se ferait entièrement en dehors de la métropole cette dernière, quand le Tonkin pourra se suffire à lui-même (ce qui arrivera avant peu, s'il est bien administré), bénéficiera indirectement, par des sources multiples, de l'état prospère de la colonie.

Voici maintenant la nomenclature des articles qui *après le riz* (qui fait déjà la fortune de la Cochinchine) sont appelés à contribuer à la prospérité future du Tonkin et qui, ainsi qu'il a été dit plus haut, ont fait et continuent à faire celle du Bengale :

1° Le Jute (brut et en sacs gunnies) ;
2° La Soie ;
3° Le Coton brut, filé et tissé ;
4° Le Sucre brut (bonne quatrième de Bourbon) ;
5° L'Opium ;
6° Le Stick lac et ses dérivés, les Shell et Button lacs ;
7° Le Café ;
8° Le Thé ;
9° Les Gommes, résines et laques ;
10° Le Tabac ;
11° Le Blé ;
12° Les Huiles de ricin et autres (fabriquées sur place).
13° Le Sel.
14° Les Bois de construction et d'ébénisterie ;
15° L'Albumine ;
16° Les jaunes d'œufs (pour mégisserie) ;
17° De nombreuses fibres textiles (y compris le chanvre de manille : *La Backa*) ;
18° Le Quinquina ;
19° Le Maïs ;
20° Le Millet ;

21° Les Bambous et rotins;

22° Les Graines oléagineuses;

23° Le Salpêtre;

24° Les Peaux et cornes;

25° Le Porc vivant, la viande de porc conservée et le saindoux;

26° Les Médecines chinoises.

Tous ces produits peuvent être embarqués pour leurs diverses destinations dans le port d'Haïphong, lequel, dès que les améliorations proposées concernant le dragage des bancs, les quais, appontements, etc., auront été effectuées pourra suffire, pour une période assez longue, aux besoins du commerce du Tonkin, ce qui permettra d'étudier avec soin la question des ports de l'avenir.

VIII

Sociétés et Industries installées au Tonkin et en Annam.

Quoique dix années à peine se soient écoulées depuis que le Tonkin a commencé à se développer, un grand nombre de Sociétés et d'Industries diverses, en dehors des Maisons de commerce proprement dites, se sont installées au Tonkin et en Annam.

Il est intéressant de citer les plus importantes, pour montrer l'élan remarquable que l'initiative privée a donné à cette jeune colonie; il est, je crois du reste sans précédent dans l'histoire coloniale, pour une période aussi courte.

NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE

Agence de la Compagnie des Messageries maritimes.

Agence de la Compagnie Nationale de Navigation de Marseille.

Agence de la Compagnie de Navires Gellatly de Londres.

Compagnie de Navigation Tonkinoise.

Service subventionné des Correspondances fluviales du Tonkin. (Cette Société possède 20 vapeurs dont les plus grands ont 42 mètres de long par 7 mètres de large et sont éclairés à la lumière électrique. La puissance de cette flottille est de 300 places de 1re classe ; 200 de 2e classe ; 4,500 de pont et 3,500 tonnes de marchandises ; elle dessert 12 lignes différentes.

BANQUES

Succursale de la Banque de l'Indo-Chine.

Agence du Hong-Kong and Shanghaï-Banking-Corporation.

Speidel et Compagnie.

ATELIERS DE CONSTRUCTION

Ateliers de la Marine à Haïphong. — Ateliers de construction navale de Marty et d'Abbadie, à Haïphong, occupant en moyenne 500 ouvriers tant chinois que tonkinois, construisant de toutes pièces des canonnières, des chaloupes à vapeur, des dragues, etc., et ayant une cale de halage à vapeur sur laquelle deux bateaux de 300 tonnes peuvent être halés ensemble.

Porchet et Cie. — Grands ateliers employant un nombreux personnel européen et indigène et ayant exécuté des travaux importants parmi lesquels on peut citer : les ponts avec partie tournante sur le canal d'Haïphong; les appontements flottants des Docks ; un pont métallique de cent mètres sur le chemin de fer de Langson ; des quais en eau profonde à Kébao, construits en se servant de l'air comprimé, etc.

Ateliers mécaniques de Dapeau. — Charpentes en bois, ponts en fer, etc.

Société forestière et commerciale de l'Annam. — Scierie à vapeur et grande exploitation des bois de l'Annam.

De nombreux ateliers de construction, prenant chaque jour une importance plus grande et occupant on peut dire

exclusivement la main-d'œuvre indigène, existent dans tout le Tonkin et surtout à Hanoï et Haïphong.

Des entrepreneurs sérieux, qui sont du reste des colons de la première heure, ayant commencé avec des ressources très modestes, ont maintenant un capital et surtout un crédit suffisant pour pouvoir entreprendre et mener à bonne fin des travaux importants.

ÉCLAIRAGE ET EAUX

Hanoï et Haïphong sont éclairés à la lumière électrique par une installation à Hanoï pouvant actionner 4,000 lampes de 16 bougies, et une à Haïphong donnant 2,000 lampes.

Les travaux pour une installation d'eau potable à Hanoï viennent d'être terminés et ceux pour celle d'Haïphong vont commencer.

INDUSTRIES DIVERSES

Filature de coton à Hanoï.

Filature de soie à Hanoï.

Fabriques d'allumettes à Hanoï et à Haïphong et une qui se construit en Annam.

Glacières de l'Indo-Chine. (Saïgon, Hanoï, Haïphong, Tourane.)

Huileries et Savonnerie.

Fabriques d'albumine traitant aussi les jaunes d'œufs pour mégissiers.

Ateliers de carrosserie.

Ateliers importants de menuiserie pour mobiliers.

Imprimerie Schneider à Hanoï. (La mieux outillée de l'Extrême-Orient.)

Blanchisserie à vapeur et Teinturerie.

Fabrique de produits céramiques de M. Leroy à Dapeau, occupant déjà cent quatre-vingts ouvriers.

Fabriques de nattes, dites de Canton, dans la province Nim-Binh.

Distilleries.

Il reste plusieurs industries très productives à créer, parmi lesquelles on peut citer en première ligne :

1° Filatures et métiers de tissage de jute pour la fabrication de sacs de gunnies pour le riz, café, charbon, etc.;

2° Petites usines sucrières se contentant de produire des sucres de la qualité connue à Bourbon sous le nom de *bonne quatrième* et les vendant aux raffineries de Hong-Kong ;

3° Des presses hydrauliques pour balles de coton, jute et autres.

4° Usines à décortiquer le riz.

IX

Plantations

Beaucoup de cultures réussissent très bien au Tonkin, mais à part celles tout à fait spéciales, comme le café. le thé, le tabac et quelques produits agricoles qui, pour atteindre une qualité supérieure, nécessitent une surveillance européenne technique, toutes les autres doivent être laissées entièrement aux indigènes, de même que cela se pratique aux Indes. Le rôle de l'européen se borne à s'assurer l'achat de la récolte dont il a besoin pour son commerce ou pour son industrie, en faisant ou faisant faire aux cultivateurs certaines avances qui seront très rarement compromises s'il s'est bien entendu avec les villages.

Le colon peut aussi, s'il a obtenu des concessions de terrains non défrichés, y installer des indigènes, leur fournir des buffles et des outils, et partager avec eux, dans une certaine proportion, la récolte éventuelle pour rentrer dans ses débours, se réservant en outre le droit d'acheter, à un prix déterminé d'avance, les produits dont il a l'écoulement certain et dont il a imposé la culture aux cultivateurs auxquels il a fourni les premières mises de fonds nécessaires à l'exploitation des terrains concédés.

Les plantations à choisir pour le colon tonkinois peuvent se diviser en deux catégories :

PLANTATIONS POUVANT DONNER UN RÉSULTAT A BREF DÉLAI

Elles consistent en :

1° Riz pour les usines à décortiquer et l'exportation ;
2° Jute pour l'exportation des filasses ou la fabrication locale des sacs gunnies et des cordages ;
3° Coton pour consommation locale et exportation en Chine ;
4° Canne à sucre pour sucres bruts, rhums et tafias ;
5° Mûriers pour vers à soie ;
6° Ricin et autres graines oléagineuses ;
7° Blé, maïs, millet, haricots, etc., pour consommation locale ;
8° Patates pour alimentation et distilleries d'alcool ;
9° Tabac ;
10° Pavot pour opium ;
11° Ramie et autres textiles.

PLANTATIONS NE POUVANT PRODUIRE QU'APRÈS UNE PÉRIODE ASSEZ LONGUE

Elles comprennent :

1° Le Café ;
2° Le Thé ;
3° Les Plantations forestières pour la formation du stick-lac (d'où l'on extrait des vernis et de la laque carminée) ;
4° La Backa (chanvre de Manille) ;
5° Le Quinquina ;
6° La Vanille.

De toutes ces cultures, celles qui présentent le plus grand avenir sont le jute, la canne à sucre, le coton et les

plantations de mûriers pour la soie, qui redeviendra une des richesses du Tonkin, comme elle l'était il y a cinquante ans à peine.

JUTE

Le jute, au Bengale, vient immédiatement après le riz comme importance de production agricole. De temps immémorial l'utilisation des fibres de jute était connue des Bengalis, de même qu'elle l'est des Annamites et des Tonkinois pour leurs besoins personnels consistant principalement en cordages.

Jusqu'en 1855, la production aux Indes a été aussi limitée qu'elle l'est actuellement au Tonkin et en Annam; mais à partir de cette époque, le jute, par son bon marché, entra en coucurrence sur le marché européen avec le chanvre russe et sa production dans les provinces du Bengale a pris une extension telle, que jusqu'à ce jour aucun pays n'a essayé de lutter avec l'Inde.

La superficie affectée à la culture du jute est au Bengale de 750.000 hectares, donnant annuellement une récolte moyenne de 840 millions de kilogrammes représentant une valeur totale de 200 millions de francs, dont 120 pour l'exportation et 80 pour la consommation locale.

Or, le Tonkin se trouve, en 1895, dans les mêmes conditions où était le Bengale en 1855, en ce qui concerne la *culture du jute*, par conséquent les inconvénients que présente toujours une culture nouvelle, à laquelle ne sont pas accoutumées les races indigènes, disparaissent complètement dans le cas de celle de jute qui, dans les provinces des deltas du Tonkin et de l'Annam, est aussi connue que celle du *riz* par les cultivateurs qui depuis des siècles plantent et décortiquent ce textile connu par eux sous le nom de *Day*.

MM. Saint-Frères, grands consommateurs de jute en France pour leurs filatures, corderies, métiers de

tissage, etc., ont commencé l'année dernière, par tous les moyens possibles, d'encourager le développement et l'amélioration de la culture de ce textile en Annam et au Tonkin, pour se préparer à faire une concurrence sérieuse aux exportations de Calcutta, aussi bien en France que dans l'Extrême-Orient.

Les résultats obtenus sont déjà très remarquables; de mai en octobre 1895, dans beaucoup de régions de l'Annam et du Tonkin, nombre de Français et d'Annamites se sont adonnés à la culture du *Day*, et les résultats obtenus de toutes parts ont montré combien elle était facile et productive.

La culture augmentera cette année considérablement grâce à l'excellente mesure que vient de prendre le Gouverneur général de l'Indo-Chine, qui accorde une exemption d'impôts pendant trois ans, à dater du 1er janvier 1896, pour tous les terrains plantés en jute.

CANNE A SUCRE

Une culture qui mérite une mention spéciale est celle de la canne à sucre, qui est cultivée dans presque tout le delta de l'Annam et dans celui du Tonkin et qui est appelée à un grand avenir, si l'on sait éviter l'écueil des grandes plantations et des grandes usines similaires à celles des Antilles qui ne donnent dans l'Extrême-Orient que des résultats déplorables au point de vue financier.

Il faut savoir se borner à installer, aussi économiquement que possible, des petites usines dans différents centres fournissant des moulins portatifs (pour écraser la canne) aux cultivateurs, leur achetant leur *vezou* ou leurs *syrops*, et permettant ainsi l'exploitation rationnelle et productive des plantations indigènes plus que disséminées, de très peu d'importance partielle, mais en revanche très nombreuses.

Ces usines se contenteraient de fabriquer des sucres de

la qualité dite à Bourbon : *la bonne quatrième,* des rhums et des tafias.

Ces sucres trouveraient un débouché illimité dans les raffineries de Hong-Kong, où ils pourraient faire une concurrence très sérieuse à ceux provenant de Java ou de Sumatra.

X

Le bilan du Tonkin

On s'est beaucoup récrié, en France, sur les sommes énormes que nous avaient coûtées la conquête du Tonkin et son administration jusqu'à ce jour ; mais on a toujours oublié de faire ce que ne manquerait pas de faire chaque année un bon négociant, installant une maison de commerce dans une colonie quelconque, c'est-à-dire son bilan.

Si on établissait actuellement le *bilan du Tonkin,* depuis l'origine, en laissant de côté les sommes dépensées effectivement pour la conquête, et si on faisait une estimation pure et simple des constructions, travaux d'art exécutés, améliorations diverses apportées au pays, *sans tenir compte du coût réel,* on arriverait à un chiffre de millions assez respectable, dont je ne donnerai pas une idée, même approximative, de peur d'être taxé d'exagération ou d'optimisme.

Une explication est nécessaire au sujet de ma remarque ci-dessus : *sans tenir compte du coût réel*, la voici :

Des travaux importants et surtout nombreux ont été effectués, vu le manque de fonds disponibles, sans grever le budget local, par les corvées annamites, les miliciens, les prisonniers ; les matériaux provenaient des démolitions de maisons confisquées aux pirates, de vieilles pagodes en ruines, ou même étaient fournis par les villages, soit volontairement, soit comme exemption de certaines corvées.

Ces travaux, qui consistent en routes, digues, canaux,

casernements de milices, constructions diverses, représentent comme valeur effective des sommes considérables.

Si on y ajoute les travaux d'assainissement, d'embellissement de tous les grands centres du Tonkin, à commencer par Hanoï et Haïphong, et qui ont eu pour résultat, dans ces deux dernières villes, de leur permettre de percevoir, l'une 140.000 piastres, et l'autre 75.000 de taxes municipales quand, il n'y a pas dix ans encore, elles ne pouvaient récolter que quelques milliers de piastres difficilement encaissées, on sera forcé d'admettre que ces travaux représentent un capital considérable qui doit figurer dans le bilan du Tonkin et qui augmente chaque jour.

Si, finalement, on tient compte de la valeur de tous les grands travaux effectués et qui sont mentionnés dans le paragraphe 4 de ces notes, on arrivera, en additionnant toutes ces plus-values de la colonie, à un total qui atteindra, ainsi que je l'ai dit plus haut, un chiffre respectable de millions.

Il serait bon, dans l'établissement d'un bilan du Tonkin, de suivre le mode de division des travaux publics employé aux Indes, qui serait le suivant :

1° Travaux publics d'utilité générale, non remboursables et payés par le budget de la colonie ;

2° Travaux tels que chemins de fer, canaux, ports, etc., pouvant, par les ressources obtenues par le trafic des voies ferrées et les taxes de navigation, irrigation et autres, arriver a rembourser au Protectorat, dans un certain laps de temps, la totalité du capital et intérêts engagés dans ces travaux.

Ces derniers seraient faits au moyen d'emprunts autorisés par la métropole, dont l'intérêt seul serait chargé au budget colonial.

XI

Conclusion

De tout ce qui précède, il est facile d'en tirer la conclusion que le Tonkin peut être considéré comme la plus belle colonie que possède la France.

Elle a l'avantage d'une population très nombreuse, travailleuse et facile à conduire; son sol est riche, sa situation géographique excellente, ses produits commerciaux sont très nombreux et on peut en tirer parti rapidement si l'on aventure quelques capitaux.

Son climat et son état sanitaire sont au moins aussi bons que ceux du Bengale et de la Birmanie, et meilleurs que ceux de la Cochinchine.

L'initiative privée, purement française, a fait ses preuves au Tonkin, comme elle ne l'avait pas encore fait dans aucune autre colonie.

Les colons tonkinois ont foi dans leur pays d'adoption et ils le prouvent en y créant déjà tout ce qui tend à améliorer leur bien-être et leur confort : cercles bien installés à Hanoï et à Haïphong; sociétés de courses à Hanoï, Haïphong et même Langson. Troupes dramatiques ; hôtels et cafés rivalisant à tous ceux de l'Extrême-Orient; stations balnéaires, une surtout, celle de Doson, où l'on a construit, depuis quatre ans à peine, plus de cent villas ou chalets, et où deux grands hôtels attirent tous les jours de fête de nombreux visiteurs d'Haïphong, qui peuvent s'y rendre en moins de deux heures.

Un des plus anciens journaux du Tonkin donne, dans un de ses derniers numéros, la note juste de la confiance que les commerçants et industriels sérieux ont dans l'avenir de la colonie. *Le Courrier d'Haïphong*, discutant les chances qu'avait l'emprunt tonkinois à être voté par les Chambres, terminait son article en disant : « Le succès « (de l'emprunt) nous est acquis, c'est certain. Pourtant,

« s'il en était autrement, par extraordinaire, la désespé-
« rance devrait-elle nous envahir ? Nous en serions quittes
« pour nous sentir davantage les coudes ? »

Ces colons ont raison, car l'expérience que j'ai acquise au Tonkin et aux Indes, où j'ai fait un long séjour en qualité d'ingénieur des Ponts et Chaussées de l'Inde anglaise, me fait croire que dans un avenir peu éloigné, le TONKIN pourra rivaliser avec le BENGALE, la BIRMANIE et JAVA.

Alençon. — Imprimerie A. HERPIN, 9, rue du Cygne.


3 2044 024 288 706


WIDENER
CANCELLED
FEB 0 7 1995
JAN 3 0 1995
BOOK DUE
WIDENER